

УДК 681.5.015.23:655.3

DOI: 10.34670/AR.2023.50.30.018

К вопросу о топливе в России в 1917 году**Руднева Светлана Евгеньевна**

Доктор исторических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ),
127994, Российская Федерация, Москва, ул. Образцова, 9/9;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Аннотация

Статья посвящена рассмотрению некоторых аспектов вопроса о топливе в России в революционном 1917 году. К лету 1917 года в России дело топлива находилось в состоянии реорганизации старого наследия с целью возможного увеличения добычи всех родов топлива. Одним из важных мероприятий являлась угольная монополия, точнее, монополия торговли минеральным топливом Донецкого бассейна, которая в тот период вводилась в действие. В 1916 году поступление некоторых родов топлива, а именно того топлива, которое, главным образом, удовлетворяло потребителей, было меньше расхода. Преимущественно это относилось к донецкому углю, а затем и к нефти. Объяснялось это тем, что до 1916 года оставались некоторые старые запасы – резервы топлива этих сортов, которые были израсходованы в 1916 году. Что касалось нефти, то в 1916 году была израсходована часть запасов, предназначавшихся для расхода в 1917 году до наступления навигации, т.е. до мая. В результате в 1917 год страна перешла с совершенно истощенными запасами, вся потребность в топливе могла быть покрыта только текущей добычей и текущим производством топлива. Все надежды на улучшение вопроса снабжения топливом в 1917 году, который несколько обострялся уже в 1916 году, основывались на возможности увеличения добычи или изыскания других источников, не использованных в 1916 году. При составлении топливного баланса на 1917 год все эти обстоятельства были учтены. Только благодаря таким условиям удалось свести баланс по той «голодной норме», которой предполагалось снабдить промышленность в 1917 году.

Для цитирования в научных исследованиях

Руднева С.Е. К вопросу о топливе в России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2023. Том 13. № 1А. С. 174-182. DOI: 10.34670/AR.2023.50.30.018

Ключевые слова

Топливо, Февральская революция 1917 года в России, Временное правительство, Министерство торговли и промышленности, С.Н. Прокопович, нефть, уголь.

Введение

Начавшаяся в 1914 г. Первая мировая война нарушила налаженные каналы снабжения топливом России [Сидоров, 1973]. 17 августа 1915 г. для управления производством и распределением топлива во время Первой мировой войны было создано Особое совещание для обсуждения и объединения мероприятий по обеспечению топливом путей сообщения, государственных и общественных учреждений и предприятий, работающих для целей государственной обороны (ОСОТОП), – комиссия смешанного состава. Известный ученый-теплотехник, профессор К.В. Кирш, заместитель председателя Особого совещания, причину топливного кризиса в стране, в том числе на транспорте, видел в потере страной в ходе Первой мировой войны источника топлива – Домбровского района, северо-восточной части Верхнесилезского каменноугольного бассейна на юге Польши, где в середине XIX в. были обнаружены большие запасы угля. С открытием в 1848 г. Варшаво-Венской железной дороги регион стал одним из наиболее развитых в промышленном отношении на территории Царства Польского. Также военные действия нарушили поставки ввозимого из-за границы германского и английского угля. Эти потери грузов составили 1 миллиард пудов в год. Донецкий бассейн давал один миллиард сто миллионов пудов в год. Таким образом, Россия лишилась почти половины общего количества топлива лучшего качества, обслуживавшего российские железные дороги, прежде всего металлургическую промышленность и других потребителей [Руднева. Топливо и железные дороги..., 2020, 400-405].

В результате Февральской революции 1917 г. в России прежние устои рухнули, настал другой порядок вещей, который сказался на всех сторонах жизни страны, в том числе и на вопросе о топливе. К лету 1917 г. в России дело топлива находилось в состоянии реорганизации старого наследия с целью возможного увеличения добычи всех родов топлива. К этому стремлению относились меры хозяйственного характера: широкое развитие операций по заготовке леса для снабжения дровяным топливом, не только для домашних нужд, но и для нужд большой промышленности; разработка горючих сланцев ревельского района; развитие разработки угля подмосковного бассейна, на Урале, возле Елисаветграда и т.д.; помощь частным предприятиям предоставлением военнопленных и денежных субсидий; организация перевозки и доставки материалов [Торгово-промышленная газета. 1917. 1 августа].

Одним из важных мероприятий являлась угольная монополия, точнее, монополия торговли минеральным топливом Донецкого бассейна, которая в тот период вводилась в действие. В 1916 г. поступление некоторых родов топлива, а именно того топлива, которое, главным образом, удовлетворяло потребителей, было меньше расхода. Преимущественно это относилось к донецкому углю, а затем и к нефти. Объяснялось это тем, что до 1916 г. оставались некоторые старые запасы – резервы топлива этих сортов, которые были израсходованы в 1916 г. Что касалось нефти, то в 1916 г. была израсходована часть запасов, предназначавшихся для расхода в 1917 г. До наступления навигации, т.е. до мая. В результате в 1917 год страна перешла с совершенно истощенными запасами, вся потребность в топливе могла быть покрыта только текущей добычей и текущим производством топлива. Все надежды на улучшение вопроса снабжения топливом в 1917 г., который несколько обострялся уже в 1916 г., основывались на возможности увеличения добычи или изыскания других источников, не использованных в 1916 г.

Меры по решению топливного вопроса в России после Февральской революции 1917 года

При составлении топливного баланса на 1917 г. все эти обстоятельства были учтены. Только благодаря таким условиям удалось свести баланс по той «голодной норме», которой предполагалось снабдить промышленность в 1917 г. Ожидалось, что эта голодная норма поставит положение промышленности и производителей все же не в лучшие условия, чем в 1916 г. Эти условия были достаточно тяжелыми [Агавелян и др., 2016, 30]. Принимались в расчет многие из таких условий, которые на самом деле реализовать вряд ли представлялось возможным. Самое важное в тех мероприятиях, которые направлялись к увеличению производства топлива, – это то, что все меры оказались приняты с опозданием. Они принимались уже в 1917 г., когда появилась возможность приступить к разрешению вопросов, связанных с увеличением добычи. Результаты ожидались не в ближайшем будущем, а только в отдаленном.

Для сведения баланса поэтому оставался единственный ресурс – возможное сокращение потребления топлива. Наряду с мерами, рассчитанными на увеличение добычи, принимались меры к сокращению потребления. Следовательно, самое главное мероприятие сводилось к тому, чтобы имевшееся в распоряжении топливо распределялось таким образом, при котором оно шло только тем предприятиям, работа которых признавалась особенно нужной с государственной точки зрения. Нормировку топлива следовало проводить с особой тщательностью, чтобы поддержать те отрасли и те производства, которые по условиям времени 1917 г. признавались особенно существенно необходимыми, – железные дороги [Руднева. Топливо и железные дороги..., 2020, 400-405], металлургические заводы [Руднева. Организация снабжения железных дорог..., 2020, 246-260] и т.д.

Что касалось непосредственно Донецкого бассейна [Руднева. Топливо и железные дороги..., 2020, 402], то цифра, предъявленная к добыче в Донецком бассейне для возможности сведения баланса, достигала одного миллиарда девятисот пятидесяти миллионов пудов. Очевидным было, что такая цифра недостижима, поэтому рассчитывать на такое количество признавалось невозможным. По условиям транспорта рассчитывать на вывоз 125 миллионов пудов в месяц можно было только при условии принятия всех мер к его улучшению. К лету 1917 г. вывоз не превышал 100 миллионов пудов [Торгово-промышленная газета. 1917. 1 августа].

Поскольку не представлялось возможным тогда в короткий срок развить железнодорожную сеть [Руднева. Комиссия о новых железных дорогах..., 2020, 358-364], то, конечно, все усилия в смысле увеличения вывоза [Руднева. Планы развития железнодорожной сети России, 2021, 335-342] следовало направить к улучшению самых условий вывоза и к наилучшей утилизации подвижного состава [Руднева. О положении железнодорожного транспорта..., 2022, 17-25]. Это можно было сделать только путем устранения тех препятствий в распределении топлива, которые еще имелись.

Вместе с тем для улучшения условий транспорта требовалось уменьшение самого тоннажа транспорта, т.е. размера транспорта, не уменьшая перевозок количества тепловой энергии. Достичь этого можно было путем снабжения отдаленных районов, представлявших наибольшие затруднения в смысле снабжения топливом высшего качества, более высокой теплопроизводительностью. Свести концы с концами в смысле теплового баланса возможно было только при самом строгом и тщательном регулировании распределения топлива и его потребления, при установлении самых рациональных способов его применения. Чтобы

установить такой порядок, требовалось из него изъять все то, что могло бы явиться препятствием, в виде установившихся отношений между потребителем и производителем.

В революционном 1917 году предлагалось, в частности, систему распределения сделать гибкой, чтобы она зависела от воли одной организации. Топливо следовало обезличить в смысле его принадлежности и взять его в руки государства. «Только при таких условиях, когда старые установившиеся частно-договорные отношения не будут иметь места, возможно будет послать то топливо, которое нужно, в отдаленные районы; возможно будет использовать в полной мере в летний период перевозку водными путями и, наконец, развить наибольшее потребление на местах местных родов топлива. Для того чтобы устранить отсюда все частные интересы, основанные на коммерческих соображениях, надо это топливо взять и распределять на основах государственной целесообразности и государственных потребностей» [Торгово-промышленная газета. 1917. 1 августа].

Эти соображения и заставили прибегнуть к такой крайней, исключительной мере, как установление монополии торговли твердым минеральным топливом. Речь шла о передаче распоряжения твердым минеральным топливом в руки государства, допустив, таким образом, вторжение государственной власти в хозяйственные отношения отдельных предприятий и производителей этого товара. Идея такого вмешательства не была новой, но прежде она осуществлялась неразумно, бессистемно. Она не отвечала тем задачам, которые предъявлялись, расстраивала все хозяйственные расчеты. В качестве примера приводилась та частная реквизиция, которая до тех пор применялась и вызывала нарекания со стороны как потребителей, так и производителей. «На путь вмешательства государство уже вступило. Теперь вопрос только в том, чтобы это вмешательство основать на более целесообразных и разумных основаниях, а такой мерой и является монополия торговли топливом» [Торгово-промышленная газета. 1917. 1 августа].

Вводимая монополия ставила своей целью правильное распределение топлива и улучшение условий транспорта и не преследовала каких-либо других целей, в частности фискальных. Мера эта являлась временной, вызванной переживаемыми в тот период обстоятельствами. Эти обстоятельства были вложены во входившее в силу 1 августа 1917 г. законодательное мероприятие. Цель монополии состояла в обеспечении топливом предприятий, имевших особое государственное значение, исходя, конечно, из соображений переживаемого тогда времени. Монополией возможно было достигнуть улучшения условий транспорта, лучшей утилизации подвижного состава, уничтожались бы встречные перевозки и т.д. Схема организации новой монополии представлялась в следующем виде. Все топливо, добывавшееся на рудниках Донецкого бассейна, переходило в собственность государства, в ведение Особого совещания через свои органы, через уполномоченных по топливу в Донецком бассейне. Согласно нарядам, составлявшимся районными уполномоченными, по сводке, которая делалась в Особом совещании по топливу, угольное топливо распределялось между получателями по районам.

Механизм новой организации заключался в следующем. Харьковский районный комитет представлял Особому совещанию сведения о количестве всего минерального топлива, добываемого в Донецком бассейне. Особое совещание распределяло все это топливо и определяло, какое количество его представлялось возможным предоставить разным группам предприятий по районам. В отдельных районах между потребителями топливо распределялось районными уполномоченными. Вся эта разработанная программа снабжения поступала харьковскому уполномоченному, который распределял все наряды между угольными предприятиями. Особое совещание, таким образом, регулировало распределение топлива между

потребителями, исходя из важности каждого с точки зрения переживаемого момента. Во всей организации в основу был положен принцип децентрализации и автономии районов. На совещании в Харькове из 300 представителей различных организаций и общественных учреждений только одна харьковская каменноугольная биржа высказалась против монополии, а южнорусская конференция представителей Совета рабочих и солдатских депутатов вынесла резолюцию, в которой говорилось: «Вследствие вызванного войной экономического истощения и анархии, вследствие преступного бездействия свергнутой власти и злонамеренной деятельности ее агентов, Россия за период текущей войны доведена до последней степени разрухи во всех отраслях жизни. Поэтому, теперь намечается настоятельная необходимость вмешательства государства в хозяйственную жизнь страны с целью внесения планомерности как в процесс производства, так и в дело распределения и снабжения. Принимая это во внимание, южнорусская конференция представителей Советов Р. и С.Д. считает возможным и необходимым введение государственной монополии в деле распределения продуктов первой необходимости, а в частности, введение угольной монополии, причем государство не должно преследовать фискальных целей» [Торгово-промышленная газета. 1917. 1 августа].

Занявший 24 июля 1917 г. пост министра торговли и промышленности С.Н. Прокопович [Прокопович, 1917] 31 июля беседовал с представителями печати, изложил им свои взгляды на ближайшие задачи министерства. Одной из основных проблем торгово-промышленной политики он назвал вопрос о топливе. «Мы надеемся, – сказал министр, – что совещание районных представителей по топливу в Донском бассейне выработает ряд мер, которые вполне достигнут поставленной цели. Что касается, в частности, положения с топливом в Петрограде, то оно в общем вполне удовлетворительно. Лучше всего дело обстоит с нефтью: за прошлый год в Петроград было доставлено всего около 8 1/4 миллионов пудов нефти, в этом же году есть полное основание ожидать подвоза 17 миллионов пудов, причем подвоз нефти отстает от намеченной программы всего только на полпроцента. Подвоз дров к столице также несколько выше прошлогоднего (за май – июнь месяцы 1916 г. было доставлено 225 миллионов кубов дров, а за те же месяцы 1917 г. – 230 миллионов кубов). Это касается доставки дров» [Торгово-промышленная газета. 1917. 1 августа]. Заготовка дров в 1917 г., по словам Прокоповича, «на целых 80%» превосходила заготовку 1916 г. Однако доставка заготовленных дров задерживалась расстройством транспорта и «финляндскими недоразумениями».

С углем дело действительно обстояло несколько хуже. Ввиду этого на очередь дня вышел вопрос об использовании горючих сланцев, месторождение которых находилось всего в 100 верстах от Петрограда [Евдошенко, 2010, 92-94]. При правильной организации добычи этих сланцев для петроградского района стало бы возможным добывать до трех миллионов пудов сланцев в месяц. Использование этих сланцев представлялось бы возможным, как только был бы проведен ширококолейный путь к их залежам. В случае если бы с доставкой остальных видов топлива произошла бы какая-нибудь непредвиденная заминка, то Петроград вполне можно было бы обеспечить этими сланцами. В Москве дело с топливом обстояло хуже, поскольку Москва вынуждена была обходиться одним железнодорожным транспортом [Руднева. Положение железнодорожного транспорта..., 2019., 27-30] и не было возможности доставлять дрова водным путем [Руднева. О положении железнодорожного транспорта..., 2022, 269-274]. Объединенные социал-демократы в Московской городской думе, в частности, боролись за создание революционного Временного правительства постоянными революционными органами демократии – Советами рабочих, солдатских и крестьянских депутатов и перед ними ответственного в лице их съездов и ЦИК. «Созданное на таких началах Временное

правительство должно было, по мнению объединенных социал-демократов, обеспечить трудовой народ топливом и продовольствием путем проведения ряда «демократических» мероприятий, «реквизируя для этой цели наличные у торговцев запасы, сократить печатание бумажных денег, перейти к принудительным внутренним займам и к достаточному для нужд страны обложению капитала»» [Руднева. Делегация Московской городской думы..., 1997, 151].

Министр торговли и промышленности Прокопович далее в своем интервью, перейдя к вопросу снабжения, указал, что снабжение до тех пор страдало отсутствием единого руководящего органа и громоздкостью. В тот период Экономический комитет, в ведение которого были переданы вопросы снабжения, был занят разработкой единого значительно упрощенного плана для всех ведомств. Этот план намеревались рассмотреть в Экономическом совете и, по утверждению Временным правительством, провести в жизнь.

Чрезвычайно важным вопросом, стоящим на очереди, Прокопович считал пересмотр контрактных цен, «установленных до событий последнего времени». «Как министр торговли и промышленности, – сказал С.Н. Прокопович, – я не могу допустить такого положения, при котором промышленные предприятия должны бы были закрываться» [Торгово-промышленная газета. 1917. 1 августа]. Поэтому, по его мнению, контрактные цены следовало пересмотреть при соблюдении должной осторожности, сугубо необходимой, ввиду критического состояния средств государственного казначейства. Остановившись на вопросе о заработной плате в промышленности, министр указал, что заработная плата в начале Первой мировой войны сильно отставала от роста дороговизны и в общем только с Пасхи 1916 г. она начала выравниваться по дороговизне, иногда догоняя ее и только в исключительных случаях перегоняя дороговизну. В предстоявших крупных работах в области промышленной политики участие самих промышленников, по мнению министра, было очень желательно и на практике уже проводилось. Того же нельзя было сказать об участии представителей торгового класса. Очень часто было весьма желательно иметь возможность обращаться к компетентным представителям торговли за их мнением по поводу различных возникавших в министерстве вопросов. Однако торговый класс к тому времени все еще не соорганизовался и потому было чрезвычайно трудно привлекать его к деятельному участию в работе ведомства. По мнению Прокоповича, частная торговля потому и попала в такое тяжелое положение, что она выступала в качестве совершенно неорганизованного класса. Министр выразил надежду на улучшение положения, так как «в некоторых областях и местах уже замечается перелом, и производительность труда, по сравнению с недавним прошлым, начинает возрастать» [там же].

В начале августа 1917 г. городской уполномоченный по топливу О.Н. Андерсон обратился к Петроградскому городскому голове и министру торговли и промышленности с письмом, в котором указывал, что для устранения топливного кризиса на адрес петроградского городского управления в течение двух последних месяцев шел непрерывный подвоз жидкого минерального топлива и мазута правильной очередью барж и подачей вагонов-цистерн с железных дорог. Однако петроградское городское управление все еще вынуждено было отказываться от приема своего мазута, поскольку прокладка нефтепровода не была готова, и только 28 июля 1917 г. оно сообщило, что может принять первые баржи с мазутом. В то же время, своевременно организовав приемку доставляемого водным путем мазута, город мог бы своим мазутом залить пустовавшие склады для нефти с избытком. Если бы население Петрограда осталось без трамваев и электричества, то, по заявлению петроградского уполномоченного, снимавшего в данном случае с себя всю ответственность, повинно было бы исключительно петроградское городское управление [Торгово-промышленная газета. 1917. 2 августа].

Заключение

Итак, в ходе Первой мировой войны и после Февральской революции 1917 г. в России [Руднева. Учреждение Союза инженеров..., 2019. 113] вопрос по снабжению страны топливом осложнился. Временное правительство предпринимало усилия для нормализации создавшегося положения, пытаясь, по мере возможности, нормализовать положение дел в этой сфере.

Библиография

1. Агавелян Н.Г. и др. История становления и развития медико-санитарной службы на железнодорожном транспорте России. М., 2016.
2. Евдошенко Ю.В. Сланцевый газ Петрограда // Газ России. 2010. № 3. С. 92-94.
3. Потребность железных дорог России в чёрном металле в 1917 году // III Международная научно-практическая конференция, посвященная 100-летию образования СССР (VI Губкинские Гуманитарные чтения). М., 2022. С. 17-25.
4. Прокопович С.Н. Война и народное хозяйство. М., 1917. 214 с.
5. Руднева С.Е. Делегация Московской городской думы на Демократическом совещании (сентябрь 1917 г.) // Вопросы истории. 1997. № 11. С. 151.
6. Руднева С.Е. Комиссия о новых железных дорогах в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 5-1. С. 358-364.
7. Руднева С.Е. О положении железнодорожного транспорта России осенью 1917 года // Культура и цивилизация. 2022. Т. 12. № 1-1. С. 269-274.
8. Руднева С.Е. Организация снабжения железных дорог России металлами в 1917 году // Актуальные вопросы современной науки и образования. Пенза, 2020. С. 246-260.
9. Руднева С.Е. Планы развития железнодорожной сети России на рубеже 1916 – 1917 годов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 10-1. С. 335-342.
10. Руднева С.Е. Положение железнодорожного транспорта России весной 1917 года // История и перспективы развития транспорта на Севере России. Ярославль, 2019. С. 27-30.
11. Руднева С.Е. Топливо и железные дороги России в 1917 году // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2020. Т. 10. № 1-1. С. 400-405.
12. Руднева С.Е. Учреждение Союза инженеров путей сообщения в 1917 году // Теории и проблемы политических исследований. 2019. Т. 8. № 3А. С. 113.
13. Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы Первой мировой войны. М.: Наука, 1973. 656 с.
14. Торгово-промышленная газета. 1917. 1 августа.
15. Торгово-промышленная газета. 1917. 2 августа.

On the issue of fuel in Russia in 1917

Svetlana E. Rudneva

Doctor of History, Professor,
Russian University of Transport (MIIT),
127994, 9/9 Obraztsova str., Moscow, Russian Federation;
e-mail: se_rudneva@mail.ru

Abstract

The article is devoted to the consideration of some aspects of the issue of fuel in Russia in the revolutionary year 1917. By the summer of 1917, the fuel business in Russia was in a state of reorganization of the old legacy, with the aim of possibly increasing the production of all kinds of fuel. One of the important measures was the coal monopoly, more precisely, the monopoly of

mineral fuel trade in the Donetsk basin, which was put into effect at that time. In 1916, the supply of certain types of fuel, namely, the fuel that mainly satisfied consumers, was less than the consumption. This mainly applied to Donetsk coal, and then to oil. This was explained by the fact that before 1916 there were some old reserves – reserves of fuel of these grades, which were used up in 1916. As for oil, in 1916 a part of the reserves intended for consumption in 1917 before the onset of navigation, i.e. until May, was used up. As a result, in 1917 the country moved with completely depleted reserves, all the need for fuel could be covered only by the current production and current production of fuel. All hopes for improving the issue of fuel supply in 1917, which was somewhat aggravated already in 1916, were based on the possibility of increasing production or finding other sources that were not used in 1916. When drawing up the fuel balance for 1917, all these circumstances were taken into account. It was only thanks to such conditions that it was possible to balance the "starvation rate" that was supposed to be supplied to industry in 1917.

For citation

Rudneva S.E. (2023) K voprosu o toplive v Rossii v 1917 godu [On the issue of fuel in Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 13 (1A), pp. 174-182. DOI: 10.34670/AR.2023.50.30.018

Keywords

Fuel, February Revolution of 1917 in Russia, Provisional Government, Ministry of Trade and Industry, S.N. Prokopovich, oil, coal.

References

1. Agavelyan N.G. et al. (2016) *Istoriya stanovleniya i razvitiya mediko-sanitarnoi sluzhby na zheleznodorozhnom transporte Rossii* [The history of the formation and development of the medical and sanitary service on the railway transport of Russia]. Moscow.
2. Evdoshenko Yu.V. (2010) Slantsevyi gaz Petrograda [Shale gas of Petrograd]. *Gaz Rossii* [Russian gas], 3, pp. 92-94.
3. Potrebnost' zheleznykh dorog Rossii v chernom metalle v 1917 godu [The need of Russian railways for ferrous metal in 1917] (2022). In: *III Mezhdunarodnaya nauchno-prakticheskaya konferentsiya, posvyashchennaya 100-letiyu obrazovaniya SSSR (VI Gubkinskie Gumanitarnye chteniya)* [Proc. Int. Conf. (VI Gubkin Humanitarian Readings)]. Moscow, pp. 17-25.
4. Prokopovich S.N. (1917) *Voina i narodnoe khozyaistvo* [War and national economy]. Moscow.
5. Rudneva S.E. (1997) Delegatsiya Moskovskoi gorodskoi dumy na Demokraticheskoy soveshchani (sentyabr' 1917 g.) [Delegation of the Moscow City Duma at the Democratic Meeting (September 1917)]. *Voprosy istorii* [Questions of History], 11, p. 151.
6. Rudneva S.E. (2020) Komissiya o novykh zheleznykh dorogakh v 1917 godu [Commission on new railways in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economy: yesterday, today, and tomorrow], 10(5-1), pp. 358-364.
7. Rudneva S.E. (2022) O polozhenii zheleznodorozhnogo transporta Rossii osen'yu 1917 goda [On the situation of Russian railway transport in the autumn of 1917]. *Kul'tura i tsivilizatsiya* [Culture and civilization], 12(1-1), pp. 269-274.
8. Rudneva S.E. (2020) Organizatsiya snabzheniya zheleznykh dorog Rossii metallami v 1917 godu [Organization of supply of Russian railways with metals in 1917]. *Aktual'nye voprosy sovremennoi nauki i obrazovaniya* [Actual issues of modern science and education]. Penza, p. 246-260.
9. Rudneva S.E. (2021) Plany razvitiya zheleznodorozhnoi seti Rossii na rubezhe 1916 – 1917 godov [Plans for the development of the Russian railway network at the turn of 1916 – 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economy: yesterday, today, and tomorrow.], 11(10-1), pp. 335-342.
10. Rudneva S.E. (2019) Polozhenie zheleznodorozhnogo transporta Rossii vesnoi 1917 goda [The situation of Russian railway transport in the spring of 1917]. *Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na Severe Rossii* [History and prospects of transport development in the North of Russia]. Yaroslavl', pp. 27-30.
11. Rudneva S.E. (2020) Toplivo i zheleznye dorogi Rossii v 1917 godu [Fuel and railways of Russia in 1917]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economy: yesterday, today, and tomorrow], 10(1-1), pp. 400-405.
12. Rudneva S.E. (2019) Uchrezhdenie Soyuza inzhenerov putei soobshcheniya v 1917 godu [Establishment of the Union

- of Railway Engineers in 1917]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and problems of political studies], 8(3A), p. 113.
13. Sidorov A.L. (1973) *Ekonomicheskoe polozhenie Rossii v gody Pervoi mirovoi voyny* [The economic situation of Russia during the First World War]. Moscow: Nauka Publ.
14. *Torgovo-promyshlennaya gazeta. 1917. 1 avgusta* [Trade and Industrial Newspaper. 1917. August 1].
15. *Torgovo-promyshlennaya gazeta. 1917. 2 avgusta* [Trade and industrial newspaper. 1917. August 2].